

STUDI DAERAH RAWAN KECELAKAAN (DRK) RUAS JALAN SUNGAI PINYUH – SIDAS PROVINSI KALIMANTAN BARAT

HAIRUDIN

*Program Studi Teknik Sipil Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura Pontianak
e-mail: uudh2011@gmail.com*

ABSTRAK

Dalam pencegahan kecelakaan, dilakukan penelitian untuk mengidentifikasi faktor penyebab kecelakaan. Tujuan studi penelitian Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas Provinsi Kalimantan Barat ini yaitu untuk meningkatkan aspek keselamatan pada lokasi studi.

Studi ini menggunakan data sekunder dari instansi kepolisian setempat dan data survey di lapangan. Metode yang digunakan berupa metode deskriptif kuantitatif, yang menggunakan analisis multi kriteria penetapan prioritas daerah yang paling rawan untuk menentukan pembobotan dan perangkingan DRK berdasarkan karakteristik lokasi studi.

Dari studi ini didapat tujuh lokasi yang direkomendasikan. Lokasi yang diprioritaskan setelah dirangkingkan yaitu; DRK Tingkat Rendah (total bobot = 0 – 15); DRK Tingkat Sedang (total bobot = 16 – 30) meliputi : Jalan Desa Kayu Ara Km. 91+500 Kabupaten Landak, Jalan Desa Kayu Ara Km. 91+920 Kabupaten Landak dan Jalan Dusun Betung Pulai Desa Tonang Km. 109+231 Kabupaten Landak; DRK Tingkat Tinggi (total bobot = 31 keatas) meliputi : Jalan Seliung Km. 50+960 Kabupaten Pontianak, Jalan Desa Liansipi Km. 89+300 Kabupaten Landak, Jalan Dusun Beres Desa Tonang Km. 117+890 Kabupaten Landak dan Jalan Dusun Simpang Paser Desa Sidas Km. 150+400 Kabupaten Landak.

Rekomendasi studi penelitian ini yaitu Pemerintah harus memperhatikan faktor keselamatan pengguna jalan dengan memasang rambu-rambu lalu lintas dan fasilitas keamanan lainnya di Lokasi studi yang rawan kecelakaan.

Kata kunci : Ruas Jalan, Rawan, Kecelakaan

ABSTRACT

In restraining accident, a research should be done to identify causing accident factors. The purpose of this accident-prone areas (APA) research on Sungai Pinyuh – Sidas Roadway West Borneo Province is to increase safety aspect on the research location.

The research has used secondary data from local police department and survey's data on the location. Method which was used is quantitative decriptive method using determination multi criteria analysis of the highest prone area risk to determinate APA-weighted and rank based on characteristic research location.

The research has found seven recommended location. Location which was prioritized after it has been ranked was Low APA (total weighted = 0-15); Medium APA (total weighted = 16-30) includes Kayu Ara Village's Roadway Km. 91+500 Landak Regency, Kayu Ara Village's Roadway Km. 91+920 Landak Regency and Dusun Betung Pulai Tonang Village Km. 109+231 Landak Regency; High APA (total weighted >31) includes Seliung Roadway Km.50+960 Pontianak Regency, Liansipi Village Roadway Km. 89+300 Landak Regency, Dusun Beres Tonang Village Roadway Km. 117+890 Landak Regency and Dusun Simpang Paser Sidas Village Km. 150+400 Landak Regency.

Recommendation from the research is that government should observe safety factors for the roadway users with put in traffic sign and the other safety facilities on research areas which has accident-prone.

keyword : Roadway, prone, accident

1. Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang bersifat jarang dan acak yang terjadi dengan pengaruh oleh banyak faktor. Kejadian kecelakaan lalu lintas selalu didahului oleh suatu situasi dimana satu atau beberapa orang gagal menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

Dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas, perlu dilakukan penelitian kecelakaan sebagai upaya untuk mengungkap dan mengidentifikasi faktor-faktor penyebab yang menjadikan pengguna jalan atau orang disekitarnya gagal menyesuaikan diri dengan lingkungannya dalam berlalu lintas. Dengan mengetahui faktor penyebab terjadinya kecelakaan akan dapat menjadi bahan untuk dapat menentukan dan melakukan upaya-upaya pencegahan terjadinya kecelakaan.

Bertitik tolak dari hal tersebut, untuk memperoleh gambaran umum yang jelas tentang Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) yang bertujuan untuk mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka perlu ditinjau mengenai Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas Provinsi Kalimantan Barat, karena seperti yang kita ketahui ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas banyak tikungan – tikungan tajam dan jalan yang berbukit yang menyebabkan sering sekali terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian materiil cukup besar. Dengan adanya penelitian tersebut diharapkan dapat membantu dalam pengurangan dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas di ruas jalan tersebut.

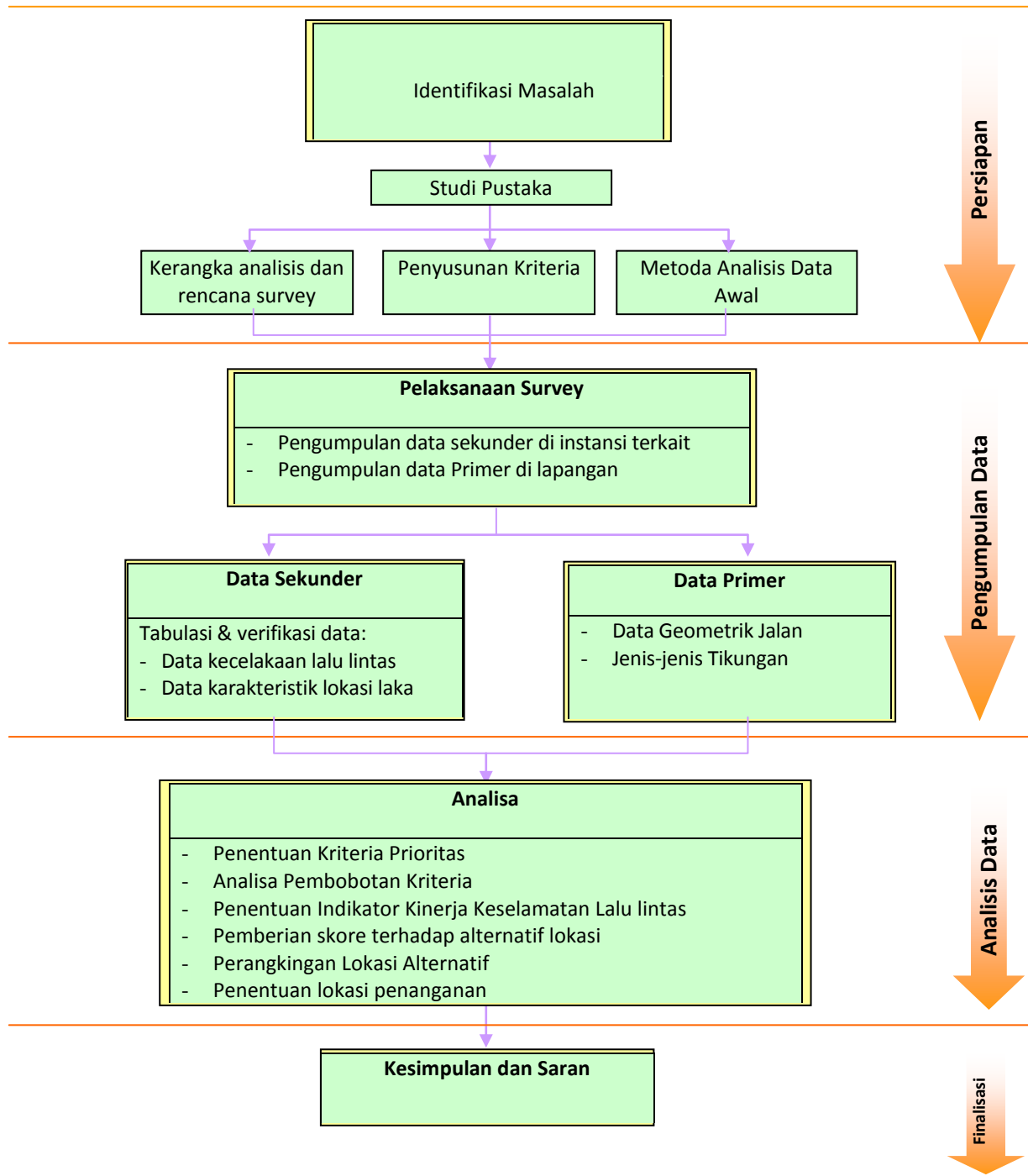
Maksud dan tujuan dari studi penelitian ini adalah didapatkannya gambaran tentang Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas Provinsi Kalimantan Barat yang kemudian menjadi dasar untuk menetapkan tindakan yang tepat untuk mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di lokasi-lokasi tersebut.

2. Metodologi

Lokasi studi pada penelitian Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) ini adalah Ruas Jalan Sungai Pinyuh – Sidas Provinsi Kalimantan Barat.

Adapun panjang jarak lokasi Studi daerah rawan Kecelakaan (DRK) Ruas Jalan Sungai Pinyuh – Sidas ini adalah dari Km 50+960 sampai dengan Km 150+400 yaitu 99, 44 Km.

Jika memperhatikan kondisi - kondisi yang mempengaruhi ruang lingkup studi yang akan dilakukan, maka disusun sebuah alur kerja dan metodologi seperti yang disajikan dalam bentuk diagram pada **Gambar 2.1**.



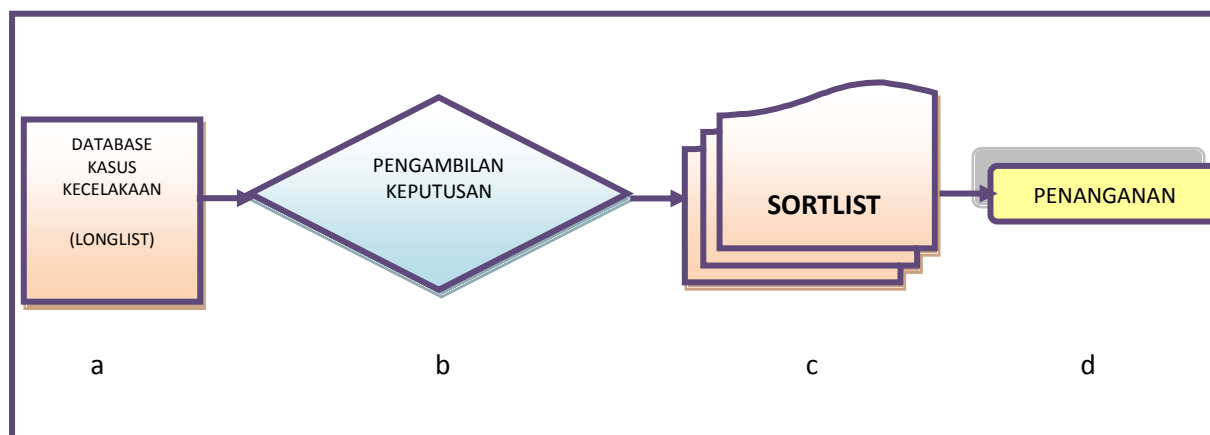
Gambar 2.1 Alur Pelaksanaan Penelitian

Data kecelakaan dikumpulkan dari instansi Kepolisian Daerah Republik Indonesia dan hasil investigasi lapangan, selanjutnya direkapitulasi mengenai beberapa komponen yang berkaitan dengan kejadian kecelakaan yang terjadi pada lokasi tersebut. Data dan informasi dari tabel tersebut akan menjadi dasar dalam menetapkan alternatif penanganan yang dapat dilakukan pada DRK yang diidentifikasi. Komponen karakteristik yang dimasukkan dalam tabel isian tersebut dikembangkan dari formulir isian 3L dan Pedoman Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas¹.

Data yang sudah diperoleh selanjutnya akan diklasifikasikan menjadi beberapa kelompok. Berdasarkan kriteria tertentu yang dikaitkan dengan rencana penanganan dan analisa lanjut.

¹ Pd T-09-2004-B, Ditjen Bina Marga, Dep. Pekerjaan Umum

Tahapan analisis pembobotan berdasarkan analisis data yang telah dilakukan. Adapun konsep dasar penelitian penyusunan pembobotan dapat dilihat pada **Gambar 2.2**.



Gambar 2.2 Konsep Dasar Penelitian

Dalam konsep dasar penelitian pada gambar 2.2. terdapat proses :

- a. Penyusunan database kecelakaan (*long list*);
- b. Penyusunan kriteria pengambilan keputusan;
- c. Proses penyusunan sortlist LRK dan LBK berdasarkan ranking;
- d. Penentuan jenis penanganan berdasarkan tingkat kepentingan dan *urgentitas* untuk penanganan.

Dalam menyusun dan menginventarisasi DRK ditetapkan kriteria-kriteria yang dapat digunakan untuk mengevaluasi prioritas DRK yang butuh penanganan. Atas dasar kriteria tersebut, akan dapat dilakukan proses seleksi dan prioritas dari setiap lokasi DRK serta alternatif rekomendasi penanganan.

Dalam studi ini dicoba untuk dilakukan pendekatan yang lebih komprehensif dalam pengambilan keputusan dimana pertimbangan tidak hanya didasarkan kepada faktor ekonomis tetapi juga didasarkan atas pertimbangan non-ekonomis, namun tidak hanya berdasarkan intuisi belaka. Kriteria prioritas suatu program juga mempertimbangkan mengenai kemungkinan dukungan fasilitas transportasi terhadap pengembangan wilayah, pemerataan aksesibilitas dan mobilitas wilayah.

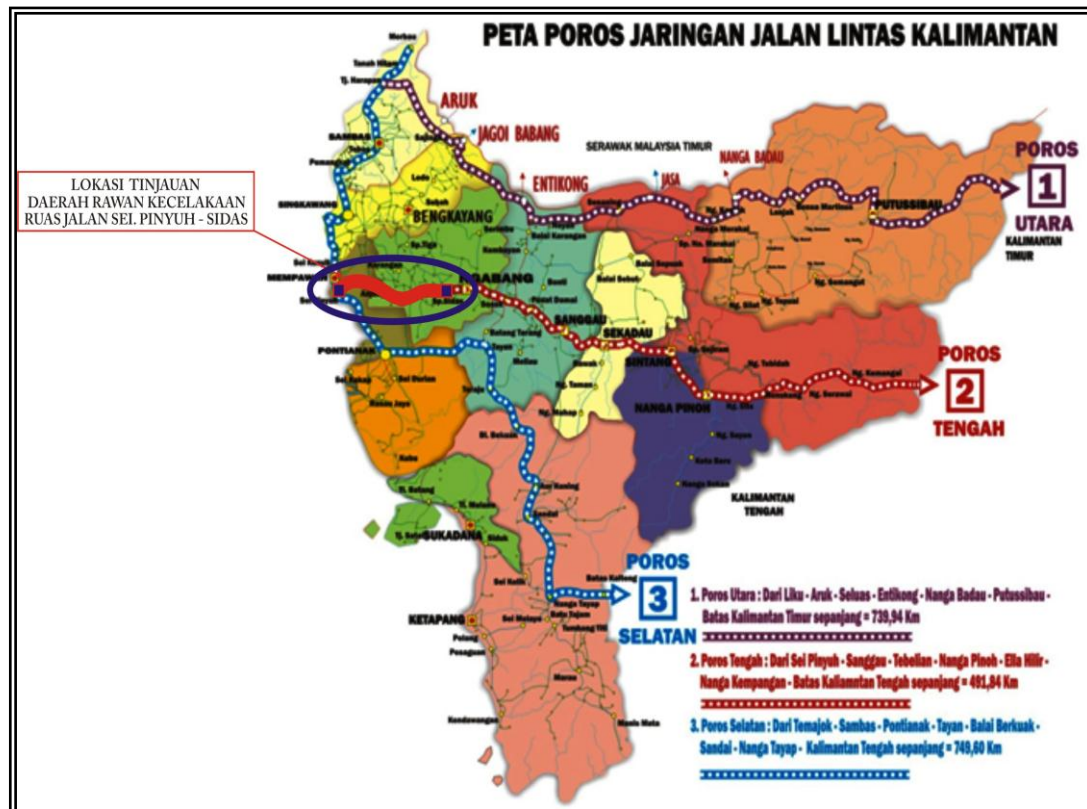
3. Hasil dan Pembahasan

Upaya penanganan lokasi yang diidentifikasi sebagai lokasi daerah rawan kecelakaan (DRK) bertujuan untuk dua hal yaitu meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas dan meminimalisir dampak apabila terjadi kecelakaan. Dampak dalam hal ini termasuk tingkat kecelakaan, fatalitas dan jumlah korban. Untuk itu, penanganan yang dilakukan haruslah didasarkan pada kedua hal tersebut. Penentuan jenis tindakan penanganan dilakukan dengan dasar kejadian ataupun tipe kecelakaan yang kerap kali terjadi ataupun potensi kejadian yang diperkirakan dapat terjadi dengan karakteristik jalan yang ada.

Dasar dalam melakukan perencanaan serta justifikasi penanganan DRK dilandasi dua hal, yaitu :

- a) Data kecelakaan yang telah terjadi khususnya riwayat kecelakaan di lokasi tersebut. Data kecelakaan ini biasanya dirangkum oleh Polres setempat yang diteruskan ke Polda wilayah.
- b) Potensi rawan kecelakaan yang terlihat dari karakteristik lokasi. Hal ini disimpulkan dari pengamatan dan investigasi lapangan. Potensi rawan kecelakaan ini umumnya didasarkan pada pengalaman ataupun kejadian dilokasi yang lain yang mempunyai karakteristik yang sama.

Gambaran mengenai jaringan jalan di Provinsi Kalimantan Barat dapat dilihat pada Peta Jaringan Jalan Nasional di Provinsi Kalimantan Barat pada **Gambar 3.1**.



Gambar 3.1 Peta Jaringan Jalan Nasional di Provinsi Kalimantan Barat

Kecelakaan yang terjadi di setiap wilayah selain dari kondisi prasarana jalan yang kurang baik, faktor lain yang mendukung adalah kurangnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah setempat.

Selain data umum, data yang mendukung kegiatan ini tentunya adalah data mengenai kecelakaan yang terjadi di ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas Provinsi Kalimantan Barat. Data yang didapatkan merupakan data tahun 2006 hingga tahun 2011 seperti yang diperlihatkan pada **Tabel 3.1**.

Tabel 3.1 Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas dan Kerugian Materiil Tahun 2006 – 2011 di ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas

Tahun	Jumlah Kejadian	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Rugi Materiil (Rp)
2006	12	4	11	7	18.500.000,00
2007	11	3	8	9	14.500.000,00
2008	30	21	13	17	38.000.000,00
2009	41	30	33	50	336.000.000,00
2010	40	33	23	22	125.400.000,00
2011	56	30	50	50	182.900.000,00

Sumber : Hasil Analisis Data

Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan teridentifikasi lokasi – lokasi yang menjadi lokasi bahaya/rawan kecelakaan di ruas Jalan Sungai Pinyuh - Sidas Provinsi Kalimantan Barat. Adapun lokasi tersebut dijabarkan pada **Tabel 3.2**. Penetapan lokasi sebagai lokasi daerah rawan kecelakaan berdasarkan pada informasi yang didapatkan dari :

- a) Dinas LLAJ atau Dinas Perhubungan setempat;
- b) Polri Daerah/Resort Provinsi Kalimantan Barat setempat; dan
- c) Masyarakat di sekitar lokasi tersebut.

Tabel 3.2 Lokasi DRK Ruas Jalan Sungai Pinyuh – Sidas di Provinsi Kalimantan Barat

No. Kode Lokasi	Km	Nama Lokasi	Kabupaten/Kota
1	50+960	Jalan Raya Seliung Kecamatan Sungai Pinyuh	Kabupaten Pontianak
2	89+300	Jalan Raya Desa Liansipi Kecamatan Mandor	Kabupaten Landak
3	91+500	Jalan Raya Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor	Kabupaten Landak
4	91+920	Jalan Raya Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor	Kabupaten Landak
5	109+231	Jalan Raya Dusun Betung Pulai Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila	Kabupaten Landak
6	117+890	Jalan Raya Dusun Beres Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila	Kabupaten Landak
7	150+400	Jalan Raya Dusun Simpang Paser Desa Sidas Kecamatan Sengah Temila	Kabupaten Landak

Sumber : Data Lapangan

Berdasarkan pada parameter karakteristik jalan Nasional Kalimantan Barat yang merupakan Daerah Rawan Kecelakaan dari hasil survey, dapat ditentukan lokasi yang merupakan prioritas untuk ditangani. Penilaian karakteristik DRK ruas jalan Sungai Pinyuh - Sidas di Provinsi Kalimantan Barat dijabarkan pada **Tabel 3.3**.

Tabel 3.3 Identifikasi 7 Lokasi Bahaya/Rawan Kecelakaan Ruas Jalan Sungai Pinyuh – Sidas di Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2006 - 2011

No	Nama Lokasi	Pend. Desa	Jml. Kend.	Status	Fungsi	AADT	Jml. Kecel.	MD	LB	LR	RM
1.	Lokasi 1	6870	29176	N	A	5835	15	2	21	9	Rp 47.150.000
2.	Lokasi 2	1722	16373	N	A	2399	14	11	6	3	Rp 28.100.000
3.	Lokasi 3	1722	16373	N	A	2399	4	2	2	2	Rp 8.000.000
4.	Lokasi 4	1722	16373	N	A	2399	3	3	0	1	Rp 10.000.000
5.	Lokasi 5	1422	16373	N	A	2399	6	3	4	2	Rp 23.500.000
6.	Lokasi 6	1422	16373	N	A	2399	9	8	5	15	Rp 34.000.000
7.	Lokasi 7	1422	16373	N	A	2399	13	6	20	24	Rp 112.500.000
TOTAL							64	35	58	56	Rp. 263.250.000

Sumber : Polda Kalbar, Dishubtel dan Hasil Olah Data 2011

Catatan :

N	= Nasional	LB	= Luka Berat
A	= Arteri	LR	= Luka Ringan
MD	= Meninggal Dunia	RM	= Rugi Materiil

Dari 7 lokasi bahaya/rawan kecelakaan yang telah di survey, maka ditetapkan lokasi prioritas penanganan, yaitu;

1. Ruas Jalan Seliung Kecamatan Sungai Pinyuh (km. 50+960)
2. Ruas Jalan Desa Liansipi Kecamatan Mandor (km. 89+300)
3. Ruas Jalan Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor (km. 91+500)
4. Ruas Jalan Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor (km. 91+920)
5. Ruas Jalan Dusun Betung Pulai Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila (km. 109+230)
6. Ruas Jalan Dusun Beres Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila (Km.117+890)
7. Ruas Jalan Dusun Simpang Paser Kecamatan Sengah Temila (Km.150+400)

Berdasarkan pada data karakteristik data kecelakaan yang dikumpulkan, maka dapat dikembangkan parameter yang akan diperhitungkan dalam menilai karakteristik DRK yang meliputi,

1. Indeks jumlah kecelakaan per jumlah penduduk;
2. Indeks jumlah kecelakaan per jumlah kendaraan;
3. AADT (*Annual Average Daily Traffic*);
4. Status dan fungsi jalan;
5. Fatalitas : jumlah korban meninggal dunia, luka berat dan luka ringan;
6. Jumlah kerugian materiil akibat kecelakaan;
7. Kondisi perlengkapan jalan.

Dengan berdasar pada parameter karakteristik lokasi, maka akan dapat dikembangkan prioritas penanganan DRK yang harus ditangani. Untuk memudahkan analisis dibuat semacam tabel isian yang memudahkan untuk melakukan perhitungan dan pembobotan dalam penetapan prioritas lokasi yang harus ditangani. Metode yang digunakan dalam penetapan nilai dan bobot untuk menilai karakteristik data kecelakaan dikembangkan dengan metode pembobotan langsung dengan rentang nilai yang telah ditetapkan.

Untuk setiap parameter memiliki bobot tersendiri yang besarnya antara 1 sampai dengan 7 tergantung dari kecil besarnya parameter tersebut dalam menentukan Daerah Rawan Kecelakaan.

Berdasarkan hasil parameter penetapan prioritas yang menggunakan metode pembobotan langsung dengan rentang nilai yang telah ditetapkan untuk tujuh lokasi di atas dapat direkap seperti ditunjukkan pada **Tabel 3.4**.

Tabel 3.4. Rekapitulasi Berdasarkan Pembobotan Parameter

No.	Parameter	Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan (Pembobotan)						
		Lokasi 1 Km 50+960	Lokasi 2 Km 89+300	Lokasi 3 Km 91+500	Lokasi 4 Km 91+920	Lokasi 5 Km 109+231	Lokasi 6 Km 117+890	Lokasi 7 Km 150+400
1	Penduduk	1	1	1	1	1	1	1
2	Jumlah Kendaraan	1	1	1	1	1	1	1
3	Status Jalan	5	5	5	5	5	5	5
4	Fungsi Jalan	5	5	5	5	5	5	5
5	LHR/AADT	5	3	3	3	3	3	3
6	Jumlah Kecelakaan	1	1	1	1	1	1	1
7	Fatalitas (EAN)	7	7	3	3	3	7	7
8	Kerugian materiil	7	7	7	7	7	7	7
9	Kelengkapan Jalan	2	3	2	2	3	2	2
TOTAL		34	33	28	28	29	32	32

Sumber : hasil analisis data

Dari **tabel 3.4** dapat diketahui bahwa berdasarkan total nilai bobot setiap lokasi Daerah Rawan Kecelakaan dapat digunakan dalam menentukan prioritas penanganan Daerah Rawan Kecelakaan. Adapun nilai total berdasarkan nilai bobot untuk setiap lokasi yaitu Lokasi Seliung Km. 50+960 dengan nilai total 34 (tiga puluh empat), Lokasi Liansipi Km. 89+300 dengan nilai total 33 (tiga puluh tiga), Lokasi Kayu Ara I Km. 91+500 dengan nilai total 28 (dua puluh delapan), Lokasi Kayu Ara II Km. 91+920 dengan nilai total 28 (dua puluh delapan), Lokasi Dusun Betung Pulai Km. 109+231 dengan nilai total 29 (dua puluh sembilan), Lokasi Dusun Beres Km. 117+890 dengan nilai total 32 (tiga puluh dua) dan terakhir Lokasi Simpang Paser Km. 150+400 dengan nilai total 32 (tiga puluh dua).

Untuk menentukan prioritas utama dalam penanganan digunakan metode perankingan berdasarkan Parameter pembobotan seperti yang dijabarkan pada **Tabel 3.5**.

Tabel 3.5. Perankingan Tingkat Kecelakaan Berdasarkan Parameter Pembobotan Ruas Jalan Sungai Pinyuh – Sidas Tahun 2006-2011

No.	Lokasi Kejadian	Nilai Total Pembobotan	Rank
1	Jalan Seliung Kec. Sungai Pinyuh Kab. Pontianak Km. 50+960	34	1
2	Jalan Desa Liansipi Kec. Mandor Kab. Landak Km. 89+300	33	2
3	Jalan Desa Kayu Ara Kec. Mandor Kab. Landak Km. 91+500	28	6/7
4	Jalan Desa Kayu Ara Kec. Mandor Kab. Landak Km. 91+920	28	6/7
5	Jalan Dusun Betung Pulai Desa Tonang Kec. Sengah Temila Kab. Landak Km. 109+231	29	5
6	Jalan Dusun Beres Desa Tonang Kec. Sengah Temila Kab. Landak Km. 117+890	32	3/4
7	Jalan Dusun Simpang Paser Desa Sidas Kec. Sengah Temila Kab. Landak Km. 150+400	32	3/4

Sumber : hasil olah data

Pada **tabel 3.5** dapat ditentukan 3 tingkatan daerah rawan kecelakaan, yaitu :

1. Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Rendah dengan total nilai bobot : 0 – 15
2. Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Sedang dengan total nilai bobot : 16 – 30
3. Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Tinggi dengan total nilai bobot : 31 keatas.

Hasil dari studi penelitian daerah rawan kecelakaan untuk ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas ini berdasarkan data sekunder dari instansi terkait serta penelitian dan investigasi dilapangan didapat jumlah kecelakaan yang terjadi dari tahun 2006 – 2011 sekitar 64 kejadian. Dari 64 kejadian kasus kecelakaan tersebut diantaranya korban meninggal dunia 35 orang dan korban luka 114 orang serta kerugian materiil sekitar Rp. 263.250.000,00 (Dua Ratus Enam Puluh Tiga Juta Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah).

Hasil penelitian dan investigasi di lapangan yang telah dilakukan pada studi ini didapat tujuh lokasi yang direkomendasikan untuk dilakukan penanganan terhadap kecelakaan yang terjadi.

Dari ketujuh lokasi Daerah Rawan Kecelakaan ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas tersebut dapat ditentukan lokasi mana saja yang paling diprioritaskan untuk penanganannya berdasarkan nilai pembobotan parameter yang telah dirankingkan. Adapun lokasi-lokasi tersebut menurut tingkatannya yaitu :

- (a). Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Rendah (total bobot = 0 – 15) yang meliputi : Tidak ada
- (b). Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Sedang (total bobot = 16 – 30) yang meliputi : Jalan Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor Km. 91+500 Kabupaten Landak, Jalan Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor Km. 91+920 Kabupaten Landak dan Jalan Dusun Betung Pulai Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila Km. 109+231 Kabupaten Landak.
- (c). Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Tinggi (total bobot = 31 keatas) yang meliputi : Jalan Seliung Kecamatan Sungai Pinyuh Km. 50+960 Kabupaten Pontianak, Jalan Desa Liansipi Kecamatan Mandor Km. 89+300 Kabupaten Landak, Jalan Dusun Beres Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila Km. 117+890 Kabupaten Landak dan Jalan Dusun Simpang Paser Desa Sidas Kecamatan Sengah Temila Km. 150+400 Kabupaten Landak

4. Kesimpulan

Kesimpulan dalam studi tentang daerah yang rawan atau beresiko kecelakaan sepanjang ruas jalan Sungai Pinyuh - Sidas ini adalah;

- a. Parameter yang digunakan dalam penyaringan daerah rawan kecelakaan, yaitu ;
Jumlah penduduk, Jumlah volume kendaraan di ruas jalan tinjauan, Status jalan, Fungsi Jalan, Jumlah kecelakaan (Meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan) dan Jumlah kerugian material yang diakibatkan oleh kecelakaan.
- b. Dari hasil penelitian dan investigasi di lapangan yang telah dilakukan pada studi ini, maka didapat tujuh lokasi yang direkomendasikan untuk dilakukan penanganan terhadap kecelakaan yang terjadi.
- c. Dari ketujuh lokasi Daerah Rawan Kecelakaan ruas jalan Sungai Pinyuh – Sidas tersebut, dapat ditentukan lokasi mana saja yang paling diprioritaskan untuk penanganannya berdasarkan Angka Ekuivalen Kecelakaan yang telah dirangkingkan. Adapun lokasi-lokasi tersebut menurut tingkatannya yaitu :

Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Rendah yang nilai pembobotannya **0 – 15** tidak ada sehingga rekomendasinya juga tidak dibutuhkan.

Sedangkan untuk **Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Sedang** nilai pembobotannya **16 – 30** yang meliputi Jalan Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor Km. 91+500 Kabupaten Landak, Jalan Desa Kayu Ara Kecamatan Mandor Km. 91+920 Kabupaten Landak dan Jalan Dusun Betung Pulaui Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila Km. 109+231 Kabupaten Landak.

Rekomendasi yang diberikan pada daerah ini yaitu pemasangan rambu lalu lintas, perbaikan permukaan jalan, pemasangan lampu jalan, pembersihan bahu jalan dan ruang bebas samping dari semak belukar, pemasangan *guard rail*.

Untuk **Daerah Rawan Kecelakaan Tingkat Tinggi** total pembobotannya 31 keatas yang meliputi Jalan Seliung Kecamatan Sungai Pinyuh Km. 50+960 Kabupaten Pontianak, Jalan Desa Liansipi Kecamatan Mandor Km. 89+300 Kabupaten Landak, Jalan Dusun Beres Desa Tonang Kecamatan Sengah Temila Km. 117+890 Kabupaten Landak dan Jalan Dusun Simpang Paser Desa Sidas Kecamatan Sengah Temila Km. 150+400 Kabupaten Landak.

Untuk **Rekomendasi** daerah ini diperlukan pemasangan rambu lalu lintas, pemasangan *guard rail*, pemasangan lampu jalan, pemasangan rambu peringatan ada persimpangan, pelebaran jalan, pelebaran bahu jalan, perbaikan tekstur permukaan jalan di tikungan, perbaikan ruang bebas samping.

5. Ucapan Terima Kasih

Segala puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT karena atas berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan artikel yang berjudul **“STUDI DAERAH RAWAN KECELAKAAN (DRK) RUAS JALAN SUNGAI PINYUH – SIDAS PROVINSI KALIMANTAN BARAT”**.

Dalam penyusunan artikel ini, penulis mendapatkan banyak bantuan, bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak baik moril maupun materil. Oleh karena itu, sudah sewajarnya pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ir. H. Syafaruddin A.S., MM., selaku Dosen Pembimbing Utama atas segala perhatian dan bimbingannya.
2. Ibu Sumiyattinah, ST, MT., selaku Dosen Pembimbing Kedua atas segala perhatian dan bimbingannya.
3. Ibu Ir. Siti Mayuni, MT., selaku Dosen Penguji Utama.
4. Ibu S. Nurlaily Kadarini, ST, MT., selaku Dosen Penguji Kedua.
5. Para dosen dan karyawan Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura.

Tidak lupa juga penulis ucapkan terima kasih kepada Bapak Sumarno, ST yang banyak memberikan support juga rekan-rekan, sahabat, keluarga serta instansi-instansi yang terkait yang telah mendukung dan membantu dalam penyelesaian artikel ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu dan yang terakhir penulis sangat berterimakasih kepada kedua orangtua penulis yang jasanya sampai kapanpun tak akan bisa penulis balas.

6. Daftar Pustaka

- Amelia K. Idriastuti, Yessi Fauziah, Edy Priyanto. *Jurnal Rekayasa Sipil/ Volume 5, No 1 – 2011 ISSN 1978 – 5658, Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya.*
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997. *Buku Jalan No.038/TBM/1997. Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota.*
- Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Kalimantan Barat, 2009. *Buku Penyusunan dan Inventarisasi DRK di Provinsi Kalimantan Barat.*
- Depkimpraswil melalui Kepmenkimpraswil, 2001. *Buku Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal Bidang Penataan Ruang, Perumahan dan Pemukiman, dan Pekerjaan Umum No. 534/KPTS/M/2001.*
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004. *Buku Pedoman Penanganan Kecelakaan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas No. 09/PD/T/2004.*
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004. *Buku Pedoman Marka Jalan No. 12/PD/T/2004.*
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004. *Buku Pedoman Penempatan Utilitas pada Daerah Milik Jalan No. 13/PD/T/2004.*
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004. *Buku Pedoman Perencanaan Separator Jalan No. 15/PD/T/2004.*
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004. *Buku Pedoman Survey Inventarisasi Geometri Jalan Perkotaan No. 16/Pd/T/2004.*
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004. *Buku Pedoman Perencanaan Median Jalan No. 17/PD/T/2004.*
- MC Kota Singkawang, 2012. *Penyebab Kecelakaan di Kalbar 93% Karena Faktor Manusia.* (online), (<http://infopublik.kominfo.go.id/index.php?page=news&newsid=27115>), diakses tanggal 01 Oktober 2012).
- Odgen K W, 1996 . *A Guide to Road Safety Engineering.*
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang *Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.*
- Peraturan Menteri Keuangan, 2006. *Buku Standar Biaya Tahun Anggaran 2007 No. 96/PMK.02/2006.*
- Presiden Republik Indonesia, 2004. *Undang Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan Raya.*
- Ria Asih Aryani Soemitro,Yurent S. Bahat, 2005. *Buku Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 2091 – 2105, 2005. Accident Analysis Assessment To The Accident Influence Factors on Traffic Safety Improvement.*

Biografi

HAIRUDIN, lahir di Sintang, Kalimantan Barat, tanggal 13 September 1973. Menempuh Pendidikan Sarjana Teknik di Universitas Tanjungpura sejak tahun 2007 Jurusan Sipil program studi Teknik Sipil.

